TYGODNIK AUTOMOBILISTY i LOTNIKA

30 GR.

NUMER ZAWIERA: „Dojrzewa myśl uskrzydlenia Polski“, „Przygody „Numancji“ na oceanie“, Słońce tropikalne w fabrykach mglistego Albionu“, „Wzmożeniu sprzedaży nowych samochodów“, „Automobilizm amerykański“, „Utrzymanie i czyszczenie magneta“, „Wnioski po referacie—Komunikacja autobusowa w Polsce“, „Rekord samotnej automobilistki“, „Poradnik automobilisty“, „Śmierć lodowa“ (nowela) i t. d

AUTOLOT P. K. O. 16.940.

WYCHODZI WE WTORKI

ADRES REDAKCJI i ADMINISTRACJI: WARSZAWA, POZNAŃSKA 22, TEL. 85-68

Rok II. | 9 lipiec 1929 r. | Nr. 28 (56).



W dniu 23 czerwca r. b. w Sosnowcu odbyło się uroczyste otwarcie Sekcji Motocyklowej przy miejscowym Klubie Cyklistów.

Już o godzinie 8-mej rano *przybyli goście z Górnego Śląska i Częstochowy,* przyjęci na punkcie zbornym przez oczekującego Kapitana Zalegę.

Po zdjęciu pamiątkowej grupy fotograficznej wyruszono w 25 maszyn do kościoła parafialnego, gdzie wysłuchano Mszy św. i podniosłego przemówienia od ołtarza, wzywającego do zorganizowanej pracy dla dobra sportu polskiego, a przez to i ogólnego dobra Ojczyzny.

Nabożeństwo zostało uświetnione solowym śpiewem p. C. Mazurkiewiczówny i świetną grą na skrzypcach prof. Mazurkiewicza, członka Sekcji.

Następnie sznur *maszyn przedefilował przez wszystkie miasta Zagłębia Dąbrowskiego,* poczem zebrano się na miłej biesiadzie wspólnej w ogrodzie miejscowej restauracji „Locarno“, gdzie sympatycznie spędzono kilka godzin.

OBJAŚNIENIE DO FOTOGRAFJI: W pierwszym rzędzie siedzą: pp. kpt. Zalega, prezes S. T. C. I. Fliski, sekretarz Śl. K. M. K. Pielawski, Z. Nitscke, kpt. Śl. K. M. Żmuda i przewodniczący sekcji motocyklowej S. T. C. M. H. Levittoux.

STAJEMY WOBEC OSTATNIEGO ETAPU

organizacji lotnictwa sportowego. Dojrzewają myśli uskrzydlenia Polski!

Rok 1929 dla naszego lotnictwa obfituje w szereg poważnych posunięć. Stajemy wobec ostatniego etapu organizacji lotnictwa sportowego. Dojrzewają myśli uskrzydlenia Polski, a szeregi naszego lotnictwa zapełniły się nietylko szeregami nowych ludzi, lecz widzimy w nim i znaczny postęp przemysłu, gwarantującego wysoki poziom wobec zagranicy. Ciekawe okazy naszych wytwórni zobaczyć każdy może na P. W. K. w Poznaniu. Najpotężniej zaprezentuje się lotnictwo komunikacyjne, z samolotem P. W. S. 20. Podlaska Wytwórnia Samolotów wykazała swoje wysokie walory. Za nią poszła Lubelska, swym typem komunikacyjnym i samolotem łącznikowym.

Lotnictwo wojskowe zaprezentowało się kilkakrotnie zagranicą, a ostatnio w Vincennes na francuskich zawodach lotniczych, i w Reims. Nasi myśliwcy w osobach: kpt. Pamuły, por. Bajana i por. Grzybowskiego, bawią na zawodach Aeroklubu Rumuńskiego w Bukareszcie. Udział nasz w zjazdach i kongresach jest silnie podkreślony wysyłanymi delegatami i fachowcami naszego lotnictwa. Najsilniej jednak prace posunęły się na polu lotnictwa sportowego; w tej gałęzi lotnictwa, co kilka dni do kadr lotniczych, zawdzięczając intensywnej pracy ośmiu aeroklubów, przybywa nowy pilot. Już dziś nietylko wojskowi lotnicy, ale i sportowi, mogą zaprezentować nasze barwy, a łączność tę z klubami zagranicznemi nawiązało lotnictwo sportowe.

Nasze avionetki, budowane w kraju, wykazują swą wybitną wartość. Oto avionetka konstrukcji sekcji Słuchaczów Politechniki Warszawskiej R. W. D. 2, pilotowana przez studenta Politechniki Warszawskiej pil. Drzewieckiego, dokonywuje raidu przez całą Polskę, oraz szereg innych lotów naszego lotnictwa sportowego i również dokumentuje dobrą organizację lotniczą w Polsce. Nasz udział w locie Małej Ententy i Polski w r. b. nie będzie obesłany, tak jak w latach ubiegłych, gdyż odbyć się on ma na samolotach myśliwskich; *będzie to konkurs dwóch przemysłów*: francuskiego i czeskiego. (W Rumunji posiadają najnowsze samoloty francuskie, a Czesi, samoloty swego wyrobu, przedewszystkiem—Avia B.H.34.) Tymczasem jeszcze stoimy nieco poza nawiasem, gdyż nasz przemysł lotniczy nie może produkować obecnie aparatów do takich zawodów. Za rok lub dwa śmiało będziemy mogli już stawić czoło Czechom, a może i Francuzom. Praca konstruktorska, wrząca w naszych wytwórniach, daje nam tego gwarancję. Posiadamy już szereg swoich własnych typow samolotów z naszemi silnikami, jednak są one w stanie prób i doświadczeń z ulepszeniami.

Postęp, jaki wykonaliśmy na polu przemysłu lotniczego, *pod wybitnem kierownictwem obecnego Szefa Dep. Lotn.* płk. Rayskiego, daje nam nietylko typy samolotów wojskowych, ale komunikacyjnych oraz sportowych. Stoimy wobec rozpoczęcia, w najbliższych dniach, naszych lotów Transatlantyckich: *majorów Idzikowskiego i Kubali*, oraz *Klisza i Kowalczyka.* Odbywają się te loty na samolotach obcych, jednak imię



polskich pilotów donośnym echem unosi się po całym świecie. *Gdybyśmy zdołali osiągnąć pierwsi tego szczęścia,* zdobycia Atlantyku z Europy do Stan. Północnej Ameryki, wznieślibyśmy wobec świata nasz sztandar wysoko ponad inne.

Polska w połowie sierpnia przeciętą będzie pierwszym Międzynarodowym Raidem avionetek; trasa raidu liczy 6,400 klm., i biegnie

z Paryża przez Pragę, Warszawę, Poznań—Berlin. Szereg etapów pośrednich obejmują Państwa do których i my należymy, jednąk udziału czynnego nie bierzemy, gdyż nie posiadamy wybitnego typu avionetek z własnym silnikiem. Jest kilka dobrych, *lecz posiadają obce silniki* i pewność ich jest problematyczna. W przyszłym roku odbędzie się nasz III-ci konkurs, na który przygotowują się konstruktorzy, tak płatowców jak i silników. Dopiero potem, osiągnąwszy poważne rezultaty, będziemy mogli stanąć do Zawodów Międzynarodowych.

We wrześniu zapowiedziały Kluby Czeskie wizytę Klubom Polskim, w ilości 15 samolotów, więc spodziewać się należy, że polskie eskadry zrewizytują kluby Czeskie jeszcze w tym roku. Więc widzimy nasz postęp, jest on olbrzymi, i jak dotychczas, osiągamy stale dobre rezultaty. Stajemy z innymi narodami w jednym szeregu, a społeczeństwo polskie może dumnie spoglądać w przyszłość, składając ofiary na to lotnictwo, wszak wyczyny nasze zaczynają być wielkie.

P. R.

PRZYGODY „NUMANCJI“ na OCEANIE.

Radość Hiszpanów z powodu uratowania załogi.

W skład załogi hiszpańskiej hydroplanu „Numancja“, uratowanej iście cudem przez angielski okręt „Eagle“, wchodzili: mjr. Franco, kpt. Ruiz de Alda, mjr. Gallarza i Mechanik Madadaiga.

Komendant Ramon Franco, *zwany powszechnie „hiszpańskim Lindberghiem“*, jest istnym bożyszczem w swojej ojczyźnie.

Jest on popularniejszy wśród szerokich warstw społeczeństwa hiszpańskiego, aniżeli najbardziej zwycięski torreador. *Popularność mjr. Franco datuje się głównie od chwili*, kiedy z dwoma towarzyszami w styczniu 1926 r. dokonał na aparacie „Non plus Ultra“ pierwszego lotu transatlantyckiego. Dzielny pilot nie spoczywał potem długo na laurach.

W sierpniu 1928 r. wystartował Franco w towarzystwie mjr. Gullarza i kpt. Ruiza do lotu dookoła świata. Ruta owego lotu miała iść z Cadiksu do Azorów, następnie do Hawanny, miasta Meksyku, Honolulu, Japonji, ponad Filipiny, Bombaj i morze Śródziemne. Aparat został jednak skutkiem defektu w motorze *zmuszony do wylądowania już w Portugalji.* Maszyna była tak poważnie uszkodzona, że musiano zaniechać planu dokonania dalszego lotu.

Obecnie mjr. Franco opowiada następujące szczegóły o nieszczęśliwym locie „Numancji“.

„Opuściliśmy Los Alcazares (w Hiszpanji) w dniu 21 czerwca o godz. 17-tej i przelecieliśmy ponad przylądkiem Saint Vincent o godz. 21. Skutkiem zaburzeń atmosferycznych zmuszeni byliśmy wznieść się na wyższą wysokość i musieliśmy lecieć ponad chmurami, pomiędzy Saint Vincent a Azorami, do których mieliśmy zamiar przybyć o godz. 9-tej 22 czerwca. Tymczasem gwałtowny wiatr z północnego wschodu, którego nie przewidzieliśmy poprzednio, *sprawił, że przelecieliśmy nad Azorami już w nocy.* To też o świcie następnego dnia znaleźliśmy się na popołudniowym zachodzie od Azorów. Dotychczas lecieliśmy w chmurach, teraz obniżyliśmy się, aby zbadać z bliska sytuację. Szczupły zapas benzyny zmusił nas do zawrócenia z powrotem ku Azorom, w kierunku wyspy Fayalu.

Wiatr, wiejący z północnego wschodu, mieliśmy teraz przeciw sobie, a gdy brakowało nam zaledwie 60 km. do Fayalu, benzyna skończyła się i *musieliśmy opuścić się na morze.*

Tymczasem wiatr, który zmienił się w ciągu dnia w formalną burzę, uniósł nas na otwarte morze, a rankiem 23 czerwca byliśmy już w odległości 160 klm. od Fayalu.

W dniach od 24 do 27 czerwca wiatr, którego siła stale wzrastała, a kierunek ciągle się zmieniał, rzucał nami w tę i ową stronę, jak piłką. Rankiem 27 czerwca sytuacja na szalejącej burzy i wezbranych fal morza, *stała się bardzo groźna.*

W dniu 29 czerwca rano odnalazł nas angielski okręt „Eagle“ i zabrał na swój pokład. Zachowanie się załogi przez całych 8 dni przepędzonych wśród burzy na pełnem morzu, *było godne najwyższej pochwały*“.

Wiadomość o uratowaniu „Numancji“, przez angielski okręt „Eagle“, nadeszła do szefa rządu hiszpańskiego w dniu 29 czerwca o godz. 11-tej i za chwilę wieść o ocaleniu załogi hiszpańskiej, została rozpiakatowana na bramie ministerstwa armji i na innych budynkach.

Lotem błyskawicy wiadomość ta obiegła całe miasto. Pod wpływem radosnej nowiny rozpoczęły się manifestacje ludowe na ulicach Madrydu. Z poszczególnych grupek ludzi utworzył się wkrótce wielki pochód, którego rozmiary rosły z chwili na chwilę. Nietylko na gmachach publicznych, lecz i na gmachach prywatnych ukazały się wkrótce chorągwie o barwach narodowych. Na gmachu władz lotniczych zawisła *obok chorągwi hiszpańskiej również olbrzymia flaga angielska.*

Na jednej z ulic angielskich rozentuzjazmowany pochód spotkał: lotników Jimeneza i Iglesasa, którzy właśnie wrócili ze swego lotu transoceanicznego i dążyli do dyrekcji lotnictwa, celem zasięgnięcia informacji o losie pilotów hiszpańskich. *Rozentuzjazmowany tłum porwał obu lotników na ramiona* i w tryumfalnym pochodzie poniósł ich aż do ministerstwa armji.

Następnie udano się przed poselstwo angielskie, gdzie dano wyraz powszechnej wdzięczności dla Anglji za uratowanie załogi hiszpańskiej. Poseł angielski ukazał się na balkonie i przemówił krótko do zebranych tłumów. *Co chwilę padały entuzjastyczne okłaski* na cześć Hiszpanji, Anglji, marynarzy i lotników angielskich.

W godzinach popołudniowych otrzymano drugą depeszę z Gibraltaru, donoszącą szczegóły o miejscu, w którem znaleziona i uratowana została „Numancja“.

Król Alfons XIII, przebywający obecnie w Londynie, dowiedział się za pośrednictwem ambasadora hiszpańskiego o ocaleniu mjr. Franco i jego towarzyszy. Władca Hiszpanji złożył na razie *serdeczną podziękę na ręce premjera Mac Donalda*, zapowiadając równocześnie, iż podziękuje osobiście królowi za cenną pomoc, jakiej lotnikom hiszpańskim udzieliła marynarka i lotnictwo angielskie.

Słońce tropikalne
w fabrykach mglistego Albionu.

Wiadomem jest, że słońce tropikalne niszczy w krótkim czasie pneumatyki samochodowe Fabryki pneumatyków przystąpiły do prób nad wyrobem takich pneumatyków, które z łatwością znosiłyby żar słoneczny krajów podzwrotnikowych. Oczywiście przy produkcji nastręczały się kolosalne trudności spowodowane tem, że każdą probkę nowych opon trzeba było by wysyłać do krajów podzwrotnikowych, celem zbadania ich wytrzymałości w praktyce. Fabryka angielska Dunlop *zastosowała w tym celu sztuczne słońce podzwrotnikowe,* w postaci specjalnej lampy wysyłającej promienie pozafijołkowe. Lampa ta znacznie przewyższa pod względem efektu słońce podzwrotnikowe, gdyż po kilku godzinach jej działania na pneumatyki, są one w takim stanie jak po miesiącu działania promieni podzwrotnikowych. Dzięki takiemu urzędzeniu, laboratorjum Dunlopa otrzymało możność, w bardzo szybkim tempie zbadać wartość praktyczną poszczególnych konstrukcji nowych składników, wprowadzonych do pneumatyków, i dzięki temu dojść do doskonałego typu pneumatyków przeznaczonych dla odbiorów podzwrotnikowych.

Wzmożenie sprzedaży nowych samochodów.

zależy od racjonalnej organizacji sprzedaży wozów używanych.

Automobilizm w Polsce rozijał się w ciągu ostatnich lat tak szybko, że gdybyśmy chcieli porównać liczby procentowe, przedstawiające przyrost ilości samochodów w Polsce, z podobnemi liczbami krajów Europy Zachodniej, lub nawet Ameryki, to stwierdziliśmy, że *tempo rozwoju było bezporównania silniejsze* u nas, niż w powyższych krajach.

Jeszcze w 1924 roku ogólna ilość samochodow kursujących w Polsce wynosiła zaledwie około 7.500 wozów, podczas gdy w styczniu 1929 roku było już przeszło 27.000 wozów, co stanowi 260% przyrostu w ciągu 4 lat.

Niestety, porównanie Polski z krajami Ameryki lub Zachodniej, a nawet tylko Centralnej Europy, byłoby niezmiernie dla nas niekorzystnem, gdybyśmy zestawili nie liczby procentowe, ale bezwzględnie ilości samochodów. Jesteśmy pod tym względem dopiero na samym końcu wszystkich państw świata.

Mimo tego, biorąc pod uwagę niektóre tylko centra przemysłowe jak np. Warszawę, lub Gorny Śląsk, możemy stwierdzić tak *intensywny ruch automobilowy,* że nie ustępuje on w niczem wzorom innych miast europejskich.

Potęgujący się z każdym dniem automobobilizm wysuwa problemy, o których z pewnością nie myśleli jego pionierzy. Jednym z tych ciekawych problemów związanych bezpośrednio z intensywnością ruchu samochodowego, jest kwestja ułatwienia sprzedaży wozu używanego tym właścicielom, którzy chcieliby następnie nabyć nowy samochód.

Problem ten powstał stąd, że w wielu bardzo wypadkach reflektanci na nowe wozy posiadają już używane auta, które chcieliby oddać przedstawicielom tytułem częściowej zapłaty za nowy samochód. Podobna tranzakcja najczęściejnie napotyka na większe trudności, jeżeli słusznie zostanie rozstrzygnięta kwestja ceny wozu używanego. Zrozumiałe jest, że *właściciel auta stara się o uzyskanie najwyższej ceny,* ale właśnie dlatego popada on często w przesadę, stawiając zbyt wysokie żądanie. Klient powinien pamiętać, sprzedając swój wóz używany, że otrzymanie najwyższej ceny za wóz nie decyduje jeszcze o tem, czy tranzakcja jest dla niego korzystna. Cena za wóz używany musi być brana ściśle w łączności z ceną wozu nowego, który klient chce nabyć, gdyż jest rzeczą oczywistą, że sprzedawca nowego samochodu gorszej jakości, może zawsze dać klientowi wyższą cenę za wóz używany, niż sprzedawca wozów pierwszorzędne jakości, których cena przez fybrykę wyznaczona jest wyjątkowo niska. Fakt ten jest dobrze znany dla tych wytrawnych automobilistów, którzy z łatwością rozpoznają różnicę klasy wozów mimo tego, iż są one w tej samej kategorji cen.

Próbna jazda samochodem, który ma być kupiony przez klienta, po sprzedaży swego wozu używanego, daje najlepszą podstawę do osądzenia, czy zaproponowana cena wozu używanego odpowiada pełnej jego wartości rzeczywistej.

W Ameryce na każdych trzech nabywców nowych samochodów, dwóch kupuje samochód nowy dopiero po uprzedniej sprzedaży swego starego wozu.

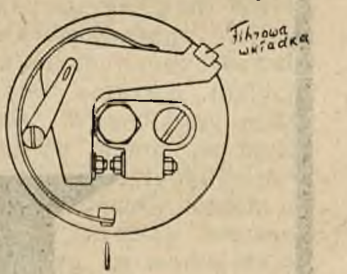
Nie ulega kwestji, że w Polsce będą zmuszeni niezadługo przedstawiciele i zastępcy fabryk samochodowych do zorganizowania, obok salonów i wystaw nowych modeli, wystawy samochodow używanych, tak jak to już praktykuje się zagranicą.

125.165 akcjonarjuszy G. M. C.

O szybkim wzroście największego w świecie koncernu samochodowego 'General Motors, świadczyć może najlepiej wzrost ilości akcjonarjuszów tego towarzystwa. Zaraz po ukończeniu wojny światowej, w końcu 1918 roku, liczba akcjonarjuszów wynosiła 4,739 osób. Już w dwa lata później w 1920 roku liczba ta wzrosła ośmiokrotnie, dochodząc do 36,894 osób. W czerwcu roku bieżącego znowu notujemy prawie czterokrotny wzrost w porównaniu z 1920 rokiem, według najnowszych sprawozdań liczba akcjonarjuszów General Motors wynosi obecnie 125,165 osób.

Utrzymanie i czyszczenie magneta.

Przeciętny automobilista czuje niemal zabobonny strach przed swem magnetem i o ile jako tako potrafi utrzymać je w porządku, to wrazie uszkodzenia, staje zupełnie bezradny i szuka pomocy. Należy więc zaznajomić się ze szczegółami urządzenia i przeznaczeniem jego poszczególnych części, gdyż magneto jak i każde inne urządzenie mechaniczne, wymaga ustawicznego doglądu i kontroli poszczególnych części. Utrzymanie magneta w porządku nie jest uciążliwe, gdyż polega ono głównie na kontroli przerywacza, szczoteczek węglowych, kolektora smarowania, łożysk i kabelków doprowadzających prąd do świec. Największą wagę musimy skierować, na utrzymanie przerywacza, gdzie kryje się najczęściej spotykany defekt magneta: spalenie się kontaktów stykowych i ich deformacja. Oba te uszkodzenia mają ogromny wpływ, na prawidłowość i intensywność iskry, przeskakującej pomiędzy elektrodami świecy. *Naprawa jest nadzwyczaj prosta*, powierzchnie stykowe śrubek kontaktowych należy oczyścić, ewentualnie wyrównać pilniczkiem, który powinien zawsze znajdować się w skrzynce z narzędziami. Gdyby takiego pilniczka w skrzynce narzędziowej nie było, może go z powodzeniem zastąpić pilniczek do paznogci. Nie należy jednak, nigdy stosować w tym celu płótna, lub papieru szmerglowego, gdyż cząsteczki szmerglu pozostają w zagłębieniach poczynionych w powierzchni stykowej i psują połączenie elektryczne, co wywołuje szybkie spalenie się kontaktów. Przy użyciu pilniczka należy ograniczyć się do kilku bardzo delikatnych ruchów, by niepotrzebnie nie zdzierać metalu. Końcówki śrubek są pokryte cienką warstwą drogiego metalu, ułatwiającego kontakt elektryczny. Przy zbytniem nadużywaniu pilnika, moglibyśmy tą warstwę spiłować i śrubki stykały by się powierzchniami żelaznemi, co dawałoby wadliwą iskrę. Przy większem spiłowaniu *należy sprawdzić odstęp* między kontaktami Do tego celu służy specjalny kaliber metalowy, w postaci płaskiej blaszki, który jest zwykle przymocowany do klucza magneta. Kluczyk taki znajduje się zawsze w skrzynce narzędziowej, a gdyby został zgubiony to można go nabyć w każdym większym sklepie samochodowym. Grubość kalibru wynosi 0,4 mm. i w tej właśnie odległości winny znajdować się powierzchnie stykowe przerywacza w chwili ich oddalenia od siebie. Gdy odległość kontaktów nie odpowiada kalibrowi, regulujemy ją przy pomocy śrubek kontaktowych. Po uregulowaniu należy dociągnąć kątr nakrętkę by śruba nie obluzowała się w czasie jazdy.



Przerywacz*)

*) U dołu jest pokazana część kalibru magneta.

Teraz zakładamy większy otwór klucza magneta, na środkową dużą sześciokrętną nakrętkę przerywacza i odkręcając ją zdejmujemy przerywacz. Teraz mamy dostęp do szczoteczki węglowej, która służy do zbierania prądu z ko lektora. Szczoteczkę należy oczyścić, a prócz tego należy zwrócić uwagę by miała ona możność łatwego poruszania się w swem prowadzeniu, oraz by sprężyna przyciskająca ją do pierścienia była odpowiednio napięta. Łożysko należy nasmarować zlekka wazeliną dla uniknięcia zatarcia części ruchomych.

Szczoteczki węglowe zbierające prąd wysokiego napięcia, muszą poruszać się swobodnie w swych prowadzeniach z twardej gumy, spiralne zaś sprężyny umocowane na ich końcach powinny zapewniać dokładny kontakt. Gdy końce szczotek zetrą się *należy je wyrównać* tak, by zapewnić dokładny kontakt. Niekiedy przyczyną wadliwego działania magneta, są pęknięcia w twardej gumie, stanowiącej oprawę szczoteczek. Pęknięcia te pochodzą przeważnie od zbyt mocnego dociągania śrubki. Prąd wysokiego napięcia z łatwością przedostaje się przez te szczeliny do masy co powoduje przerwę pracy w silniku. Kolektor nie wymaga specjalnych zabiegów. Wystarczy przetrzeć go miękką szmateczką, owiniętą na drewnianym patyczku. Natomiast należy wystrzegać się czyszczenia go przy pomocy benzyny, gdyż benzyna może przedostać się do izolacji i uszkodzić ją.

Nowoczesne magneta mają tworniki na łożyskach kulkowych. Łożyska te napełnione smarem mogą przebyć 30 — 40 tysięcy kilometrów. Przy napełnianiu łożysk smarem zwykle nie wyjmujemy twornika. Niektóre łożyska niepotrzebują rozbierania, gdyż mają na obu stronach oliwiarkę, ewentualnie otwory do zapuszczania smaru.

Do takich łożysk, należy zapuszczać po 2 lub 3 krople lekkiego maszynowego smaru po przejechaniu 10 — 12 tysięcy kilometrów. Zbytnia ilość smaru mogłaby wyciec na zewnątrz i uszkodzić izolację. Po przejrzeniu tych części magneta *przystępujemy do kontrolowania kabelków*. Kable wysokiego napięcia nie powinny posiadać żadnych pęknięć ani zadraśnięć. Pozatem należy dokładnie zbadać kontakty przy świecach.

W powyższy sposób przedstawia się zwykły przegląd magneta, który zabezpiecza utrzymanie go w stanie normalnym.

M. N.

Czas odnowić prenumeratę na kw. III-ci



START z odbytych II Międzynarodowych Wyścigów motocyklowysh, zorganizowanych w dniu 16 VI. przez Śląski Klub Motocyklowy w Katowicach.

JANUSZ MEISSNER por. pilot. *(dokończenie)*

Śmierć lodowa.

(Nowela)

Tem głośniej zatrzeszczały serje Szydłowicza. Widać było, jak naciągnięta powłoka drga pod uderzeniami klaszczących w nią kul.

I nagle! — buchnął płomień, a jednocześnie z gondoli balonu skoczył człowiek. Przez mgnienie oka leciał głową na dół i Karsten pomyślał, że nie ma spadochronu. Ale w tej samej chwili, obok ciemnej sylwetki lecącego, wywinął się długi biały ogon, a potem spęczniał, rozdął się, rozkwitł w wielki tulipan jedwabny.

Spadający człowiek, zakołysał się tam i zpowrotem i wolno spływać zaczął w dół.

— Chwała Bogu — mruknął przez zęby Szydłowicz.

Ale nieprzyjacielskiemu obserwatorowi nie było sądzone ujść z życiem: zaledwie spadochron rozwinął się, nastąpił wybuch gazu w balonie; płonące strzępy jego powłoki rozprysły się na wszystkie strony; jeden z nich, obciążony kawałkiem metalowego okucia, spadał prędzej, niż inne. Wiatr uniósł go i rzucił na biały jedwabny kwiat, do którego przyczepiło się wszystkiemi siłami ludzkie życie. Spadochron momentalnie stanął w płomieniach.

Ogniste przekleństwo losu, zniszczyło ostatni środek ratunku. Ciało obserwatora grzmotnęło o zmarzły piach zagajnika.

Jednocześnie z dołu, odezwały się maszynki, szyjąc, szpikując powietrze gęstym skoncentrowanym strumieniem pocisków. Wściekły, rozpaczliwy terkot długich seryj zlał się w jeden potężny ryk, który słychać było przez szum silnika.

Wtem od kadłuba samolotu, jedna po drugiej oddzieliły się trzy wydłużone, gruszkowate bomby i cicho, bezdźwięcznie ześlizgnęły się w dół.

Rozdarta potrójnym wybuchem ziemia, stęknęła ciężko i trysła kurzawą żółtego piasku. Maszynki umilkły nagle, skostniałe w przerażeniu nad potwornemi lejami, z których wypełzał czarny, cuchnący dym... Gdzie niegdzie na śniegu legły jakieś ohydne czerwone plamy...

* * *

Wiatr wzmagał się. Rósł, potężniał, wył, pędził. Nie był to już wicher, lecz raczej huragan. Karsten czuł jego równy, coraz silniejszy napór na skrzydła. Mimo wielkiej siły, orkan szedł jednostajnym prądem bez gwałtownych podrywów i wirow, bez skrętów i załamań. Czasem tylko Karsten czuł, jak maszyna kładzie się wolno na skrzydło, albo, stłoczona przez gęstwę dotykalnego niemal prądu, opada w dół, aby w następnej sekundzie gładko odzyskać straconą wysokość.

Lecieli dobre pół godziny, wyszedłszy szczęśliwie z pod ostrzału zdenerwowanych bombami maszynek. Zimno stawało się już nie do wytrzymania, a wicher, uczepiony w sterach i stójkach, hamował szybkość powrotu. Karstenowi zdawało się chwilami, że stoją w miejscu.

Temperatura wody w chłodnicy spadła do 45 stopni. Lada chwila mogły zamarznąć przewody i gazowniki, a do lotniska było jeszcze ze 150 kilometrów.

Pilot nie czuł zdrętwiałych od mrozu stóp. Od czasu do czasu ścierał z twarzy lodową osadź, którą tworzył jego oddech. Okulary przymarzały mu do twarzy, a kiedy je chciał przetrzeć i poprawić, oderwały się wraz ze zmartwiałym naskórkiem. Na dobitkę grube jednolite chmury zgniatały maszynę coraz niżej.

Wkońcu zaczął padać śnieg. Długie ściegi białych nici poprzekreślały przestrzeń równoległemi szwami płatków. Było ich wciąż więcej i więcej, aż wreszcie utworzyły nieprzezroczystą zasłonę śnieżnej przędzy, przez którą samolot z trudem przebijał się naprzód.

Ziemia znikła pod tą pędzącą wtył pasiastą płachtą i Karsten musiał poprzestać na zawodnym kursie busoli. Instynktownie wyrównywał trawersy płatowca, przekładając ster z ręki do ręki, aby ogrzać choć trochę zgrabiałe palce.

Raz, czy dwa razy obejrzał się za siebie. Szydłowicz siedział na swojem miejscu uśmiechnięty, nic sobie nie robiąc z szalejącej zawieji.

— Wszystko w porządku — zdawał się mówić ten uśmiech.

I pilot zamierzył jego spokojowi. Parł dalej, mimo bolesnych uścisków mrozu, cal po calu obejmujących ciało.

Wlokły się długie, zakrzepłe zimnem kwadranse. Szalał huragan, waliły gęste, bezszelestne watahy śnieżycy...

Na stójkach i krawędziach natarcia skrzydeł, na zasłonach chłodnicy i we wgięciach maski silnika leżał zbity, zlodowaciały śnieg. Rósł w coraz grubsze warstwy, pęczniał nabrzmiewał w guzy i bryły, zniekształcał przekrój stójek, obciążał i hamował pęd maszyny. Temperatura wody spadła jeszcze o 5 stopni. Silnik zaczynał przerywać...

Komunikacja autobusowa w Polsce.

W numerze poprzednim podaliśmy referat p. St. Szydelskiego, zgłoszony na III-ci Zjazd P. Tech. Zrzeszonych przez Min. Rob. Publ. p.t. „Komunikacja Autobusowa w Polsce", obecnie zamieszczamy wnioski zgłoszone po powyższym referacie.

Redakcja.

Wnioski dotyczące przemysłu metalowego.

1. Inwestowanie fabryk w Polsce przez kapitał zagraniczny, uważamy za korzystną formę pożyczki dla przemysłu.

2. Rozwój przemysłu metalowego winien iść w kierunku możliwego uniezależnienia Polski w tych dziedzinach, w których obecna wytwórczość jest zbyt mała lub niema jej wcale. *Należy więc przedewszystkiem dążyć do rozwoju przemysłu okrętowego i samochodowego.*

Wnioski dotyczące rozwoju tramwajów i elektrycznych kolei dojazdowych w Polsce.

I. Dla przyciągnięcia kapitałów prywatnych zarówno krajowych, jak i zagranicznych do budowy elektrycznych kolei dojazdowych i tramwajów, niezbędnem jest uporządkowanie sprawy udzielania koncesji przez wydanie odnośnej ustawy koncesyjnej dla kolei dojazdowych i tramwajów, oraz ustalenie polityki Ministerstwa Komunikacji w sprawie popierania tego rodzaju przedsiębiorstw, przez udzielanie gwarancji, *zwalczanie od obciążeń podatkowych* i opłat państwowych i t. p.

II. *Uregulowanie stosunku i współpracy komunikacji autobusowej z komunikacją kolejami dojazdowemi i tramwajami.*

III. Wobec tego, że Samorządy częstokroć nie zdają sobie sprawy ze znaczenia i zakresu stosowania trakcji elektrycznej w komunikacji miejskiej i podmiejskiej, należy prowadzic akcję uświadamiającą w tym względzie sfery samorządowe.

Wnioski, dotyczęce komunikacji autobusowej.

1) Należy uregulować ruch publiczny samochodowy **ustawowo**, ze względu na wymogi bezpieczeństwa publicznego wkładając odpowiedzialność cywilną i karną na przedsiębiorstwa samochodowe w takiej samej mierze, w jakiej ona ciąży na przedsiębiorstwach kolejowych.

2) Ponieważ ustawowe uregulowanie ruchu samochodowego nie uzdrowi panujących obecnie stosunków, należe stworzyć przymusowy związek przedsiębiorstw samochodowych, pod nadzorem władz rządowych.

3) Stała wspólna współpraca i ścisłe porozumienie między Zarządami Kolejowemi i Związkiem Przedsiębiorstw Samochodowych, jest pożądane w celu podziału, względnie uzupełnienia komunikacji.

4) Należy upoważnić Zarząd Kolei Państwowych i Zarząd Kolei Prywatnych, do przewożenia osób i towarów samochodami, na tych samych warunkach, które obowiązują przedsiębiorstwa prywatne.

5) *Stworzenie planu sieci autobusowej na cały kraj i podział na kategorje.*

6) Poprawa dróg.

7) Poparcie krajowych fabryk.

8) *Stworzenie szkoły mechaników samochodowych.*

9) Stworzenie podstaw do powstania dużego przedsiębiorstwa autobusowego, przez subwencje dawane przez rząd i samorządy.

Rodziny o kilku samochodach.

W Stanach Zjednoczonych w przemyśle automobilowym pracuje bezpośrednio lub pośrednio około 4.110.000 osób, utrzymujących około 18.000.000 osób — to znaczy niemal szóstą część ogółu ludności.

Przeciętna rodzina amerykańska posiada obecnie więcej pieniędzy na automobile, jak to wskazują liczby, zebrane przez National Automobile Chamber of Commerce, wykazujące, że liczba samochodów sprzedanych w całym kraju na spłaty zmniejszyła się z 75 procent w roku 1925-tym na 58.1 procent w roku 1928-ym, a liczba używanych samochodów sprzedanych na spłaty w tym samym roku zmniejszyła się z 62.8 procent na 60.8 procent.

Obecnie w Stanach Zjednoczonych jest więcej niż trzy miljony rodzin, posiadających po dwa i trzy samochody i liczba takich rodzin stale wzrasta, dzięki zrozumieniu, że jeden samochód nie zawsze wystarcza dla całej rodziny.

A u nas?

Rekord samotnej automobilistki.

Pierwsza kobieta, która odbyła samotną podróż dookoła świata samochodem, przybyła właśnie do Anglji. Jest to panna Gladys de Havilland, która przestrzeń z Londynu do Los Angeles nad Pacyfikiem odbyła najmniejszym samochodem świata, mianowicie 7-konnym samochodzikiem brytyjskiej konstrukcji, jadąc w towarzystwie swej przyjaciółki. Ztamtąd ruszyła sama, by stać się pierwszą kobietą, która pomyślnie dokonała podróży dookoła świata bez pomocy mężczyzny.

Po przejechaniu lądu amerykańskiego z Nowego Jorku do San Francisco i dalej na południe, jadąc okrętem tam jedynie, gdzie było to nieuniknione, przebyła Nową Zelandję, Australję, by poprzez Indje dostać się do Europy.

— Była to przecudna podróż — oświadczyła panna de Havilland w wywiadzie dziennikarskim po powrocie — świadcząca, że przedstawicielka płci „słabej" może dokonać czegoś podobnego samotnie. Samochód mój 7-konny wydawał się amerykanom dziecinny i śmiesznie mały. Wątpili oni, aby mógł on odbyć podobną podróż. A jednak odbył on tę trudną drogę zupełnie pomyślnie i to na tych samych czterech oponach, na jakich wyjechałam z domu.

Po upływie godziny, Karsten nie czuł już nóg i aż do pasa był jak sparaliżowany. Z trudem mógł utrzymać płatowiec w prostej linji lotu. Okulary wrzynały się mu w ciało i obmarzały nieustannie. Zdjął je wraz z okrwawionemi kawałeczkami skóry i wsunął do kieszeni. Mróz kłuł go w oczy tysiącem rozpalonych iskierek i wyciskał łzy. Spływały po policzkach marznąc w dwie białe sople.

Nieprzezwyciężona, słodko-ckliwa senność omotywała głowę pilota. Wiedział, czem to grozi, i poczuł zimniejszy od mrozu lęk pod sercem. Przywoływał całą przytomność umysłu, aby pokonać znużenie i nie dać zwalczyć się lodowej śmierci. Ale trzeźwa myśl uciekała na wszystkie strony, choć starał się ją zatrzymać, a na jej miejsce zmęczony mózg snuł jakieś dalekie zapomniane dawno obrazy.

...Ciepło. Złoto-różowy blask lampy. Wygodny, miękki fotel, Stół biały — naprawdę biały — obrus... Obrus, czy może śnieg? Ale skądże śnieg w tem miłem, ciepłem mieszkaniu? Śmieszne przypuszczenie. Jakaś dobra, wypieszczona kobieca dłoń gładzi jasne włosy Karstena. Czyjaż to dłoń, czyja? I nagle, jak olśnienie: — Mamusiu! — Kochane, dawne już, bardzo dawno niewidziane rysy, siwa głowa z krótko przyciętemi włosami i niebieskie oczy, tylekroć całowane na pożegnanie; suche przy rozstaniu, choć takie biedne, przy powitaniu zaś wilgotne, choć szczęśliwie...

A w rogu pokoju błyszcząca sztychem złota i srebrna, mieniąca się kolorowo choinka.

To Boże Narodzenie—myśli Karsten. Czuć świeży, mocny zapach jodłowych igieł. Boże Narodzenie... I nagle, ostrzegawczy alarm, — dźwięk elektrycznego dzwonka, ostry, wiercący w uszach, gwałtowny...

Karsten wstrząsnął się i spojrzał przytomniej.

Dzwonek wściekłym wysokim trelem pruł jednostajnie zachłystujący się szum silnika.

— Ależ to nie dzwonek— przeleciało mu przez głowę. Oprzytomniał do reszty. *Maszyna szła wdół w ostrem pique,* piejąc wszystkiemi linkami w zawrotnym pędzie trawersu. Wśród rzedniejącej przędzy śnieżnych płatków, wyrosła nieoczekiwanie tuż przed nią wysoka, strzelista topola ze wzniesionemi w górę ramionami gałęzi.

. . . .

Instynktownie szarpnął ster na siebie. Płatowiec zwinął się w miejscu, podbity wzwyż pędem i wichrem otarł się niemal skrzydłem o sam wierzchołek drzewa i śmignął nad szosą.

Karsten obejrzał się.

Szydłowicz siedział *ze swym niewzruszonym uśmiechem* na posiniałych od mrozu ustach. Ani drgnął, choć byli o włos od śmierci.

— Ma nerwy! — pomyślał z podziwem pilot.

Spojrzał na ziemie. Nawałnica przeszła i tylko jeszcze rzadkie, drobne ściegi szył śnieg, leżący w dole równą, gładką pierzyną. Dalej świeciło słońce, a trochę w lewo od kursu majaczyły granatowe cienie miasta.

Dolatywali do celu. Był już najwyższy czas, bo silnik przy 25 stopniach w chłodnicy strzelał i przerywał niemiłosiernie.

Po kwadransie Karsten ostatnim wysiłkiem skostniałej dłoni, przymknął gaz nad lotniskiem. Zadzwoniła nagła cisza po trzygodzinnym ryku motoru. Cieniutko zapłakały stalowe linki nośne i mosiężne ściągacze.

Ten dźwięk przypomniał Karstenowi alarm dzwonka.

— Dziękuję, Mamusiu — uśmiechnął się serdecznie.

Maszyna podwoziem rozpruła puszystą zaspę. Wicher skręcił tuman brylantowego pyłu w długi lej i porwał go w powietrze. Mielące zwolna śmigło zawahało się i stanęło.

. . . .

— No, stary, wyłaź — powiedział Karsten.

Mówił z trudem, stojąc w głębokim śniegu obok maszyny i opierając się na ramionach dwóch mechaników, którzy przybiegli z hangaru.

Szydłowicz nie poruszył się. Siedział ze swoim przymarzłym do ust uśmiechem, wpatrzony w przestrzeń, i milczał.

— Wyłaź-że — powtórzył pilot. Pomóżcie mu — zwrócił się do mechaników.

Skoczyli do gondoli. Nagle jeden z nich cofnął się i zbladł.

— Panie poruczniku — powiedział, — oj, panie poruczniku...

— Czego? — mruknął Karsten, nie odwracając głowy.

Unieśli Szydłowicza pod ręce i ostrożnie spuścili na ziemię. Był sztywny, nogi miał kurczone w pozycji siedzącej. Nie oddychał: już nie żył.

— KONIEC —

Inż. JOULE.

Poradnik automobilisty.

p. Barbara T. Przeworska z Warszawy pisze: *„proszę mi wyjaśnić, jakie są zalety i wady opon balonowych w stosunku do opon normalnych"*.

Przedewszystkiem zaznaczam, że *„normalne"* są obecnie właśnie opony balonowe, ponieważ ich nie zaprzeczona wyższość wyrugowała prawie całkowicie opony małych rozmiarów.

Chcąc jednak wyjaśnić istotę rzeczy, pozwolę, sobie przytoczyć rezultaty prób przeprowadzonych w roku ubiegłym przez jedną z największych angielskich fabryk opon. W celu osiągnięcia materjału porównawczego, wybrano dziesięć wozów rozmaitych marek i odbyło na nich duży raid raz na oponach małych, drugi raz na balonowych. Wyniki były następujące: stwierdzono 1) *że opony balonowe dają* zmniejszenie maksymalnej szybkości wozu średnio o 10% 2) *że kierowanie wozem na oponach* balonowych jest bardziej męczące 3) *opony balonowe zmuszają* do zmniejszenia szybkości na zakrętach, ponieważ w przeciwnym razie wóz zdradza tendencje do przewrócenia się.

Natomiast o ile szybkość maksymalna zmniejsza się, o tyle szybkość przeciętna wzrasta ogromnie. Przez zastosowanie opon balonowych osiągnięto, że niektóre odcinki drogi, które na oponach małych przebywano z trudem z szybkością najwyżej 20 km na godzinę, przebyto na balonach z łatwością z szybkością 60 km!

Co do trwałości, opony balonowe również wykazały swą wyższość. Dzięki swoim właściwościom, opony balonowe nietylko sprawiają, że jazda staje się przyjemniejsza i szybsza, ale oszczędzają i silnik i wóz i resory, pochłaniając znaczną część silnych wstrząsów wywołanych nierównościami drogi.

Wracając do wad opon balonowych, należy jeszcze zaznaczyć, że wóz na balonach wymaga nieco większej przestrzeni do kompletnego zatrzymania się przy nagłem zahamowaniu. Wszystkie te jednak wady są znikome w porównaniu do kolosalnych, wyżej wyszczególnionych zalet. Dlatego też *opony te wyrugowały* prawie całkowicie używane dawniej opony o wysokiem ciśnieniu i małym profilu.

Jak drobne nieraz uszkodzenia prowadzić mogą do całkowitego zniszczenia kosztownych mechanizmów, o ile naprawa nie jest fachowo uskuteczniona, opowiada nam w swoim liście p. **Edward Gutt z Baranowicz** pisze: *„wracając wieczorem z dalekiej podróży do domu, o zmroku, chcąc zapalić latarnie, spostrzegłem suchy trzask pod maską silnika w chwili, gdy przekręciłem wyłącznik.* Jednocześnie silnik zatrzymał się, ponieważ latarnie nie zabłysły, domyśliłem się, że musiał spalić się bezpiecznik. Idąc za radą niesumiennego, jak się w następstwie okazało, sprzedawcy wozu, wziąłem od towarzyszącej mi żony szpilkę od włosów z grubego żelaznego drutu, umieściłem ją na miejscu spalonego topika. Rzeczywiście, światła natychmiast zabłysły, dał się również zapuścić silnik, radość moja jednak była przedwczesna. Ujechałem bowiem zaledwie kilkaset metrów, gdy znów silnik stanął i latarnie pogasły, przyczem silna woń spalenizny rozeszła się dookoła. Z powodu panujących ciemności nie mogłem rozeznać co się stało... Dopiero nazajutrz rano oceniłem rozmiar szkody. Krótkie spięcie które spowodowało spalenie topika musiało nastąpić wewnątrz karoserji w przewodniku prowadzącym do lampki sufitowej. Nie usunięcie przyczyny, spowodowało po założeniu grubego drutu spalenia się wspomnianego przewodnika, a z nim dużej części obicia wewnętrznego wozu, a nawet uszkodzenie szkieletu karoserji:

Zapytuję więc, co ma robić w takim wypadku automobilista, gdy nie ma zapasowego bezpiecznika, a nie chce nocować na szosie".

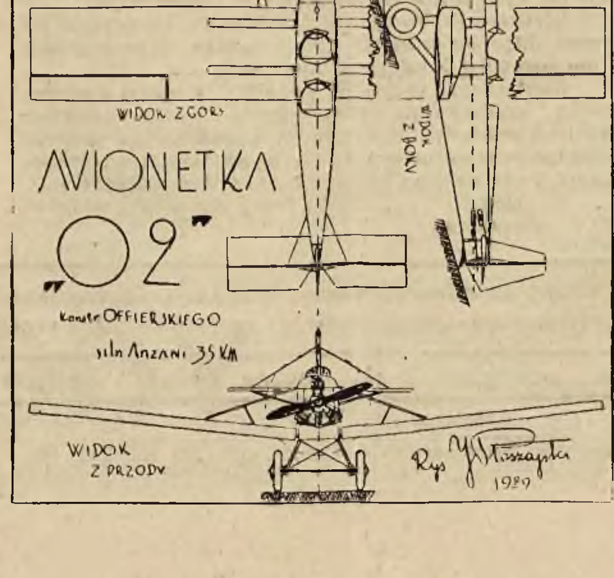
W wypadku takim należy założyć w miejsce spalonego bezpiecznika pasek cynfolji (papieru metalowego, w jaki owija się czekoladę). Natychmiast po założeniu tego paska należy przystąpić do odszukania krótkiego spięcia poznać je po gwałtownem nagrzaniu przewodnika. Jeżeli miejsce uszkodzone wykryje się prędko, to założony pasek cynfolji nie zdąży się spalić, jeżeli zaś spali się natychmiast, to w takim razie musimy czekać do świtu, gdyż widocznie uszkodzenie linji jest poważne. W każdym jednak razie unikniemy w ten sposób większych strat i zniszczenia wozu.



MODELARSTWO LOTNICZE:

AVIONETKA O 2.

O 2, jest jedną z najnowszych polskich zrealizowanych konstrukcji. Jest to nowy pretendent do pierwszej nagrody za zbliżającym się do nas wielkimi krokami konkursie avionetek. Maszynka jest konstrukcji drewnianej, tylko okucia i osłony wykonane są z metalu. Jak widać z planu jest to jednopłat dolny z zastrzałami. Tak kadłub, jak skrzydła i stery kryte są sklejką. Zastrzały i golenie podwozia są jesionowe. Aby uchronić zastrzały od wyboczenia, zastosowano wspórki metalowe, łączace środek zastrzału z szkieletem skrzydła. Skrzydło składa się z dwóch części, które przymocowane są zamkami do kadłuba w okolicy dolnych podłużnie. *Konstrukcja skrzydła dwudźwigarowa.* Podwozie usztywnione linkami. Płoza stalowa. Sterowanie lotek półsztywne. Stery i lotki nieodciążane. Statecznik poziomy podparty dwoma parami wspórek, a pionowy usztywniony drutem. Sterowanie sterów linkami. Zbiornik opadowy w przedniej okolicy kadłuba. Kadłub mieści dwie kabiny. *Przyrządy sterownicze znajdują się w obu kabinach*, także i przyrządy kontrolujące widoczne są z obu miejsc. Rama silnikowa z blachy stalowej. Silnik trzycylindrowy Anzami chłodzony powietrzem o pojedyńczym zapłonie. Przy modelowaniu zwrócić należy uwagę na gaźnik, osłonięty blachą aluminiową, oraz rury wybuchowe dwóch cylindrów ogrzewające karburator. Maszyna mimo słabego silnika wykazała zupełnie dobre wyniki. Dane: *Rozp. 9.68 długość 5.85 wys. 2.55. Pow. nośna 13,5 m² Szybkość 125 klm godz. Pułap 2300. Promień działania 220 klm.* Ciężar własny 220 kg. Ciężar w locie *390 kg. Wsp. besp.* 14.2 Profil „Bobek 4".



KOMUNIKAT.

Na przeciąg wakacji *(Lipiec, Sierpień)* kącik modelarski przerywamy.

Red. Kącika Modelisty.

Sprawność lotnictwa komunikacyjnego.

W ubiegłym miesiącu obchodziło lotnictwo komunikacyjne jubileusz 2-ch pilotów. Obaj jubilaci, pp. Władysław Witkowski i Stanisław Płonczyński ukończyli w miesiącu czerwcu *olbrzymią drogę powietrzną 350.000 km*, co równa się niemal podróży na księżyc lub 8-miu okrążeniom kuli ziemskiej.

Dzielni piloci przebyli tą odległą przestrzeń podobłoczną w codziennych lotach, bez narażenia żadnego z powierzonych im pasażerów na jakikolwiek szwank na zdrowiu, bez zagubienia, lub uszkodzenia jakiejkolwiek powierzonej im przesyłki.

Powyższe jubileusze są *najlepszym dowodem pełnego bezpieczeństwa naszej komunikacji powietrznej*, a fakt, że obaj piloci czują się jaknajlepiej, świadczy o tem, że żegluga powietrzna jest zdrowa i nietylko nie wpływa ujemnie na organizm, ale przeciwnie, hartuje go.

Jubilatom życzymy z całego serca dalszych setek tysięcy kilometrów powietrznych ku chwale i pożytkowi polskiego lotnictwa komunikacyjnego.

Walka ze zgiełkiem ulicznym.

Angielskie ministerjum komunikacji ogłosiło nowe przepisy, które mają na celu zmniejszenie zgiełku ulicznego, wywołanego przez nadużywanie przez szoferów, syren, tłumików i t. p. *Przepisy wejdą w życie z dniem 1 sierpnia r. b.* Przewidują one kary za wszelki zgiełk nadmierny, wywołany przez taksówki, samochody prywatne, ciężarowe lub traktory uliczne.

Kary stosowane będą nietylko wtedy, gdy prowadzący samochód będzie nadużywał trąbki sygnałowej, lecz i wówczas, gdy stosować będzie nadmierną szybkość, zwłaszcza na skrzyżowaniach ulic, lub przy wjeździe z ulicy bocznej na główną.

Przepisy nie dopuszczają również do zakłócenia spokoju przez czyszczenie wentylów w miejscach do tego nieodpowiednich i wywołanie przez to hasłu ulicznego.

Karalne będzie również niewłaściwe ładowanie wozów lub używanie wadliwych motorów.

Najbardziej samowystarczalny kraj świata.

Stany Zjednoczone znajdują się dzisiaj w fazie niezmiernie ożywionego rozwoju gospodarczego. Nigdy jeszcze z taką szybkością nie wzrastała produkcja, a jednocześnie z nią i obroty handlu.

Myliłby się jednak ten, ktoby sądził, iż przyczyną tak pomyślnej sytuacji ekonomicznej Stanów, jest zdobycie przez przemysł amerykański nowych rynków zagranicznych, a w pierwszym rzędzie rynków europejskich. Obroty handlu zagranicznego nie są czynnikiem decydującym o wzroście ogólnego dobrobytu Stanów Zjednoczonych, gdyż mimo to, iż *ogólna suma roczna importu i eksportu* towarów przekracza 9 miljonów dolarów, to jednak nie wynosi ona nawet 8% sumy obrotów handlowych na rynku wewnętrznym.

Wartość rocznej produkcji Stanów Zjednoczonych wynosi około 60 miljardów dolarów, a roczna konsumpcja wewnętrzna — 59 miljardów.

Podstawą więc wysoko rozwiniętego przemysłu Stanów jest konsumpcja wewnętrzna, ściśle związana z podniesieniem stopy życiowej szerokich mas ludności. O ciągłym wzroście wspaniałej stopy świadczy najlepiej fakt, iż produkcja wyrobów luksusowych wzrasta stosunkowo, szybciej, niż produkcja wyrobów tanich.

Najlepszym owodem, jest porównanie wzrostu produkcji samochodów różnych klas, tak np. fabryki samochodów luksusowych marki Cadillac i La Salle wyprodukowały w 1928 roku o 250% więcej wozów, niż w 1924 roku, podczas gdy przeciętny przyrost produkcji samochodowej wynosił w tym okresie około 100%.

Stany Zjednoczone są *najbardziej samowystarczalnym krajem* na świecie, i dzięki temu, są w tem szczęśliwem położeniu, że mogą nie martwić się, czy ich bilans handlowy jest dodatni lub ujemny, gdyż podstawą ich produkcji jest rynek wewnętrzny.

Lot „Żółtego-Ptaka" przez Atlantyk.

Jak już donosiły dzienniki „Żółty Ptak", który wystartował w Old Orchard w Ameryce, wylądował na brzegu europejskim przy Santander w Hiszpanji.

Francuzi udowodnili, że *przelot przez Atlantyk z zachodu na wschód jest o wiele łatwiejszy,* aniżeli w przeciwnym kierunku i już dzisiaj niema żadnych trudności w regularnej komunikacji powietrznej Ameryki z Europą.

Płatowiec na którym odbył się przelot przez Atlantyk, był typu Bernard-Monoplan z silnikiem Hispano-Suiza 600 KM. z magnetem Scintilla, prowadzony przez znanych pilotów Assolant, Levefre i Loti.

Bezwzględną zdobyczą przelotu, jest rekordowy czas, osiągnięty w 29 godzinach, przy średniei szybkości 180 klm/godz.

O ile się weźmie pod uwagę, że szybkość ta została osiągnięta przy obciążeniu czterema pasażerami, bo oprócz lotników, całkiem przypadkowo znalazł się ślepy pasażer, to czas przelotu jest rekordowym.

Zastosowanie magnet Scintilla do przelotu przez Atlantyk jest jeszcze jednym dowodem, jakiem zaufaniem przy trudnych i ryzykownych lotach cieszą się aparaty firmy Scintilla.

Aparaty Scintilla *mają za sobą już cały szereg światowych lotów w bardzo trudnych warunkach,* co stwierdza ich nadzwyczajną pewność ruchu i zupełna niezawodność.

Plany lotnicze Sowietów.

Sowiety zamierzają dokonać wielkiego przelotu na przestrzeni Moskwa—Nowy Jork. Droga, jaką obierają, wynosi około 20.000 km. Start ma nastąpic w sierpniu r. b. z Moskwy w kierunku na Syberję do Chabarowska, gdzie samolot zaopatrzony będzie w pływaki. Stąd, już jako hydroplan, obierze kierunek przez Petropawlosk. wyspy Aleuckie, Alaskę do Seattle, gdzie zdjęte będą pływaki i aparat znów jako samolot lądowy polecieć ma w kierunku na San Francisko, Chicago do Nowego Jorku.

Przelotu tego zamierzają dokonać w ciągu okoły 40 dni. Lot ten, w którym szybkość nie odgrywa dużej roli, obliczony jest więcej jako lot propagandowy.

Samolot sowiecki jest metalowy jednoskrzydłowy, zaopatrzony w 2 motory B. M. W. o 600 HP.: prowodzony być ma przez dwuch pilotów: Hetciakowa i Bolotowa. Prócz tego na pokładzie znajdować się będzie jeden nawigator i mechanik.

Nowy pożeracz kilometrów.

Znany automobilista Kaye Don postanowił pobić światowy rekord szybkości na automobilu „Hush-Hush" Nr. 2. którego konstrukcja trzymana jest w tajemnicy. Jak wiadomo, dotychczas rekord ten należy do sir Henry Segrave.

Dziennik „Daily Mail" dodaje, że samochód Kaye Dona ma przeszło 1000-konny silnik i będzie mógł rozwinąć szybkość ponad 440 klm. na godzinę.

Samochód kosztował 25.000 funtów sterl.

Zjazd F. A. I. w Kopenhadze.

Odbyło się w Kopenhadze 26-te zebranie międzynarodowej federacji aeronautycznej, w skład której wchodzą aerokluby 28 państw, między innemi i Polski. Konferencja obradowała przy udziale delegatów 20 państw.

Podajemy tu ważniejsze postanowienia konferencji: wprowadzenie do międzynarodowego regulaminu sportowo-lotniczego nowej kategorji rekordów światowych dla samolotów bezsilnikowych (szybowców).

Wydanie przewodnika turystyczno-lotniczego po Europie, któryby zawierał szkice lotnisk oraz niezbędne dla turystów lotniczych informacje.

Konferencja uchwaliła ponadto, iż odtąd wyczyny lotnicze, dokonywane przez kobiety-pilotki, uznawane będą jako rekordy. Rekordy te, wprowadzone na podstawie powyższej uchwały do regulaminu sportowego, tworzyć będą osobną kategorję rekordów kobiecych.

W skład F. A. I. przyjęto nowe aerokluby państw: Chili i Luksemburg.

....W Belgji zebrano w ciągu kilku tygodni, drogą publicznych składek 120 miljonów franków na cele organizacji laboratorjów naukowych. Nie zapomnij, że Belgja liczy niespełna 8 miljonów mieszkańców!

POPIERAJCIE L.O.P.P.

CENY OGŁOSZEŃ: Stronica frontowa **90** gr. za cm.² Stronica w tekście **70** i za tekstem **60** gr. za cm.²
Ogłoszenia poszukujących i zaofiarowujących pracę zawodową, do trzech wierszy **gratis**.

Prenumerata „Autolotu": kwartalna **3.50** zł., półroczna **7** zł., roczna **14** zł. Zagranicą **24** zł. **50** gr. Numer pojedyńczy **30** gr.

Redaktor: TADEUSZ GRIDO KOZIEŁŁKIEWICZ. Wydawca: „AUTOLOT" Sp. z o. o. Red. odp.: STANISŁAW KUCZYŃSKI

Drukarnia „Społeczna", Pl. Grzybowski 3|5. tel. 205-80.